Suplemento de Página/12 Año 4 - Nº 165 - Domingo 13 de febrero de 1994

LO QUE EL VIENTO SE OLVIDO

BASURA EN LAS PLAYAS

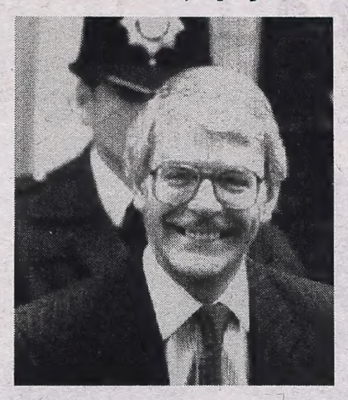
Más de mil colillas de cigarrillos, seiscientos restos de plástico, setecientos papeles, son apenas parte de lo que queda por día en dos playas céntricas de Mar del Plata, donde la municipalidad puso en marcha el programa Juguemos limpio, para evitar que la arena desaparezca un día bajo las montañas de vasitos plásticos.

VERDE

NADA NUEVO BAJO EL SOL

Distintos grupos ecologistas coincidieron en que los cuatro documentos del gobierno vuelven a ser "una mera declaración de propósitos generales" sin ninguna nueva propuesta y sin "ninguna meta o plazo significativo". Según *Friends of the Earth*, el primer ministro, John Major, y el de Medio Ambiente, John Gummer, "repitieron una y otra vez la necesidad de acciones firmes y de un desarrollo sostenible", que ellos mismos se encargaron de no cumplir. Sara Parkin, ex presidenta del Green Party y autora de *La vida y muerte de Petra Kelly*, consideró que el aumento de los impuestos a la nafta y el gas así como el derecho al peaje constituyen no una estrategia sino una táctica del gobierno "más relacionadas con la necesidad de cerrar las cuentas fiscales, que dan un déficit de casi 100.000 millones anuales, que con un interés ecológico". Distintos grupos ecologistas consultados por este diario coinciden en que cualquier beneficio para el medio ambiente se dará "más por añadidura que por una política específica ecológica". Para los ecologistas, la misma definición de desarrollo económico debe ser modificada para dar una descripción más completa y humana del fenómeno. A la producción y el desarrollo tecnológico hay que añadir el efecto en los humanos, señalan los ecologistas: a los coches el porcentaje de enfermedades respiratorias de los niños en lugares de gran densidad automotriz. Una vez reconocido esto se pueden trazar metas y plazos como lo ha hecho Holanda, "en vez de apelar a la conciencia individual como hace Major para limpiarse las manos de cualquier responsabilidad".

El primer ministro inglés, John Major, presentó en sociedad el plan para cumplir con las promesas realizadas en la cumbre de Río de Janeiro. Para los ecologistas ingleses se trata sólo del "reciclado" de viejas propuestas.



PLAN AMBIENTAL DE INGLATERRA

HACIENDO LOS DEBERES

Por Marcelo Justo, desde Londres

En una conferencia de prensa a la que asistieron más de 300 periodistas nacionales e internacionales, el primer ministro británico, John Major, flanqueado por dos ministros y altos funcionarios, lanzó la propuesta gubernamental para cumplir con las promesas realizadas en la conferencia de Río del '92. En papel reciclado, las 500 páginas que conforman los cuatro documentos en que se divide la propuesta comprometen al gobierno a reducir las emisiones de gas que ocasionan el efecto invernadero en un 5 por ciento en el 2000 en relación con los niveles de 1990 y a trazar nuevos planes para salvar docenas de plantas y animales. Un ensayo previo de la conferencia logró maquillar las diferencias entre el ministro de Medio Ambiente y el de Carreteras sobre el problema central del parque automotor y el tránsito y Major pudo presentar en un clima de unidad los cuatro voluminosos documentos sobre calentamiento global, desarrollo sostenible, biodiversidad y área forestal, manifestando que de los 160 países que participaron en Río, Gran Bretaña era uno de los primeros en dar a conocer un plan concreto y el primero en demostrar cómo reduciría los tres principales contaminadores –dióxido de carbono, metano, y óxido nitroso– que causan el calentamiento global. Para los grupos ecologistas lo que ni la conferencia de prensa ni el ensayo consiguieron disimular fue la ausencia de una política seria para el medio ambiente: las "nuevas" propuestas no son más que un "reciclado" de propuestas previas y de regulaciones establecidas en el ámbito nacional o de la Unión Europea (ver recuadro).

El aumento de impuestos a la nafta y el gas, y el derecho al peaje, son las armas fundamentales que usará el gobierno para la reducción de los contaminadores, según el primer ministro, que sin embargo advirtió que para lograr un desarrollo sostenible y armonioso con el medio ambiente "todos los aspectos de la vida individual deben cambiar".

Según Major, un cambio de esta naturaleza afectará todo, desde la política comercial hasta la generación de electricidad, desde los hábitos cotidianos de la gente hasta el uso de automóviles que consideró muchas veces excesivo e innecesario. "La gente tiene que compatibilizar sus deseos de viajar con los de cuidar el medio ambiente", enfatizó Major. En el centro de la iniciativa gubernamental se encuentra el aumento del tránsito, que se duplicará para el año 2025 y que, de acuerdo con uno de los documentos, "tendrá consecuencias inaceptables para el medio ambiente y la economía de ciertas regiones". Esta observación, probablemente natural para ecologistas e intuible para el hombre de la calle, es una de las frases más interesantes teniendo en cuenta que proviene de un gobierno conservador que glorifica la economía de mercado y que hasta hace poco hablaba de la maravillosa economía automotriz. El ministro de Medio Ambiente, John Gummer, lidera la tendencia de rever el actual programa de construcción de carreteras calculado en unos 35 mil millones de dólares, mientras que el de Carreteras, Robert Key, asegura que es esencial para mantener la competitividad industrial del país. Gran Bretaña está en la periferia de la Unión Europea, a la que dirige el 60 por ciento de sus exportaciones, "lo que en términos concretos encarece los costos de nuestra industria en unos 25 mil millones de dólares anuales". Key, que ha declarado que "amo los coches, de todos los colores y tamaños", añade un argumento simple para darle una tonada verde a sus planes: a mayor tránsito, mayor necesidad de carreteras y calles. Esta ecuación empieza a ser cuestionada dentro de ciertos sectores del gobierno con una lógica reservada hasta ahora a los ecologistas: la construcción de nuevas carreteras, lejos de reducir el tránsito lo aumenta.

Siempre austero a la hora de esa otra medida considerada fundamental en la Conferencia de Río –la ayuda al Tercer Mundo–, el gobierno se despachó con su mayor paquete de ayuda económica a un proyecto que según sus propios funcionarios dañaría el medio ambiente de Malasia, país que tiene un desempeño más que pobre en la materia. En el Parlamento, hace dos semanas el primer ministro defendió su política arguyendo que significaba a cambio un contrato millonario para la industria armamentística británica "con todo lo que esto significa en términos de producción y empleos en nuestro país".

Dentro de los mismos cuarteles escépticos se ha señalado que Major no hace más que reflejar la actitud de su electorado: a la vez amantes de la naturaleza e increíblemente sensibles a la menor diferencia en sus bolsillos, difícilmente los británicos se inclinen por un alza de los impuestos además de que, según encuestas recientes, 8 de cada 10 ven a los coches como un artículo esencial de la vida moderna al que no renunciarían. Dados los intereses económicos en juego y las peculiaridades del electorado, es probable que la astucia política del primer ministro no haya hecho más que detectar un factor obvio al hablar de la responsabilidad individual.

Por Camilo Sánchez, desde Mar del Plata

Algunos creen que en va
caciones hay que olvi
darse de las pautas d
conducta más elementa
les", acepta Héct
Echechuri, con un ton
calmo, mientras camina por la Bris
tol al atardecer. El funcionario,
frente de la Subsecretaría de Medi
Ambiente de la comuna local, n
quiere saber nada con los paternalis
mos de quien está en la función pú
blica, pero observa lo que ocurre:
pocos minutos de las ocho de la no
che, la playa es un tendal de des
chos. "Tiene algo de cosa increíb
que la naturaleza haya gestado un l
gar así. Y la gente hace bien en di
frutar de estos recursos pero tambié
debe entender que el mantenimien
depende del uso que le damos", acl
ra, mientras observa el trabajo
quienes intentan dejar la orilla com
nueva para la jornada de mañana. E

REC

te año, ya comenzaron a realizar
los primeros monitoreos de basu
abandonada a la vera del océano,
cuatro playas céntricas, como pa
desglosar los desperdicios y saber c
mo atacarlos: al parecer, los fumad
res confían en que la arena es el m
jor cenicero. En el último relev
miento, se encontraron 1186 colill
de cigarrillos, 725 papeles y bolsi
de papeles, 661 plásticos y vasit
del mismo material, 140 envoltori
de cigarrillos, 138 cáscaras de fru
102 cartones, 75 latas de cerveza
gaseosa, 61 restos de yerba o co
da. Para un solo día, en dos play
es bastante...", sonríe Echechuri, m
tizando con cierta ironía la dece
ción, en busca de revertir esta hist
ria.

La comuna marplatense, esta te
porada, acentuó un programa que h
bía sido puesto en marcha el año
sado. Juguemos Limpio, desde div
sos frentes, intenta que la gente,
mo dice Echechuri, evite tratar la p
ya como a una naranja: un lugar
ra exprimir y tirar. No faltó cierto e
pujón empresario y se contó tamb
con el apoyo de jóvenes voluntari
unos cincuenta boys scouts encar
dos del monitoreo de basura. "

MISIONES

LA ALTERNATIVA DEL ECOTURISMO

Por Gonzalo Girolami Varela, Daniel de Felice y Marcelo Toscano

En los últimos tiempos, a través del contacto entre operadores, prestadores y pobladores –de áreas protegidas y zonas aledañas– coordinado por la Secretaría de Turismo provincial, Misiones ha logrado generar espacios de diálogo genuinos en donde discutir el lugar del ecoturismo en el desarrollo económico local y su relación con el medio ambiente.

El debate, por ahora, está centrado en el manejo de las áreas protegidas y su regulación y control a la hora de exponerlas a las nuevas modalidades turísticas que, por otra parte, representan para la provincia y la iniciativa privada una fuente de ingresos más que tentadora.

En este punto, aunque con matices, coinciden la secretaría y la Liga de la Aventura, entidad que nuclea a operadores de ecoturismo o "turismo alternativo", como prefieren llamarlo, de todo el país.

Así las cosas, y mientras el turismo y la ecología continúan con el coqueteo en muchas facetas de su controvertida relación, el punto de consumación pareciera ser el de las áreas protegidas.

"A mi criterio –señala Julio Milarck, presidente de la Liga– Misiones es la provincia que mejor instrumentó a nivel nacional esta modalidad de ecoturismo en áreas protegidas. Juntamente con la gente de Parques Nacionales, asesorados por gente de Parques Provinciales."

"Entre las áreas de turismo y de ecología lo ideal sería una relación directa, que no existe todavía a nivel nacional y que mucho menos se puede instrumentar a nivel provincial", opina Juan Carlos Rodríguez, tesorero de la liga.

Para apuntalar la polémica, la entidad establece una diferencia entre los criterios de trabajo de las áreas de ecología y las de turismo a nivel oficial: "El discurso oficial es el del desarrollo sustentable, es lo que, en términos ideales, habría que conseguir. Esto se contradice un poco con la gente que se nutre del Ministerio de Ecología o la Secretaría de Medio Ambiente que tienen una concepción conservacionista", sostiene Milarck.

Carlos Noailles, de la Secretaría de Turismo de Misiones, coincide en parte con este criterio pero reivindica una política destinada a consensuar ideas: "La secretaría comenzó a implementar un plan de reuniones en donde agrupar a operadores, prestadores, funcionarios y a todas las instituciones y personas que tuvieran relación con el potencial ecoturístico y sus posibilidades de desarrollo", explica.

Los resultados también tienen su peso y después de cuatro reuniones -realizadas en Posadas, Iguazú, Ituzaingó (Corrientes) y Oberá– los objetivos parecen encaminarse hacia una política ecoturística más clara, aunque quedan dudas sobre el grado de participación que en ellas tienen las reparticiones encargadas del tema medio ambiente, las ONG y las entidades intermedias.

En este sentido, la liga y la secretaría coi
ciden en señalar una política común: la de
tegrar a las comunidades locales al desar
llo ecoturístico de la región. "Es una forma
darles trabajo y, además, conocen la zon
señalan.

Claro que, para esto, los empresarios
mandan un apoyo gubernamental que,
1993, año del ecoturismo, prácticamente
existió por parte de los organismos ofic
les.

La acción de los operadores, entonces,
orienta a dos puntas: por un lado a concie
tizar a los pobladores y los prestadores lo
les de que el ecoturismo es una alternat
que puede generar recursos a corto plazo,
por el otro, a tratar de convencer a las ins
tuciones gubernamentales de que tamb
puede llegar a ser una alternativa válid
una importante fuente de ingresos a la
plazo.

Mientras tanto, y pese a las diferencias,
fuerzas parecen apuntar al mismo objetiv
desde ambos sectores anuncian la conti
dad de las reuniones como forma de afian
esto que, según la Secretaría de Turismo
sionera, "promete ser una alternativa eco
mica unida a la ecología".

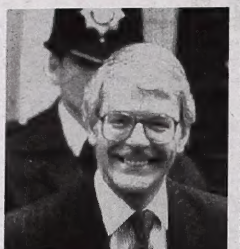
NADA NUEVO BAJO EL SOL

Distintos grupos ecologistas coincidieron en que los cuatro documentos del gobierno vuelven a ser "una mera declaración de propósitos generales" sin ninguna nueva propuesta y sin "ninguna meta o plazo significativo". Según *Friends of the Earth*, el primer ministro, John Major, y el de Medio Ambiente, John Gummer, "repitieron una y otra vez la necesidad de acciones firmes y de un desarrollo sostenible", que ellos mismos se encargaron de no cumplir. Sara Parkin, ex presidenta del Green Party y autora de *La vida y muerte de Petra Kelly*, consideró que el aumento de los impuestos a la nafta y el gas así como el derecho al peaje constituyen no una estrategia sino una táctica del gobierno "más relacionadas con la necesidad de cerrar las cuentas fiscales, que dan un déficit de casi 100.000 millones anuales, que con un interés ecológico". Distintos grupos ecologistas consultados por este diario coinciden en que cualquier beneficio para el medio ambiente se dará "más por añadidura que por una política específica ecológica". Para los ecologistas, la misma definición de desarrollo económico debe ser modificada para dar una descripción más completa y humana del fenómeno. A la producción y el desarrollo tecnológico hay que añadir el efecto en los humanos, señalan los ecologistas: a los coches el porcentaje de enfermedades respiratorias de los niños en lugares de gran densidad automotriz. Una vez reconocido esto se pueden trazar metas y plazos como lo ha hecho Holanda, "en vez de apelar a la conciencia individual como hace Major para limpiarse las manos de cualquier responsabilidad".

PLAN AMBIENTAL DE INGLATERRA

HACIENDO LOS DEBERES

El primer ministro inglés, John Major, presentó en sociedad el plan para cumplir con las promesas realizadas en la cumbre de Río de Janeiro. Para los ecologistas ingleses se trata sólo del "reciclado" de viejas propuestas.



Por Marcelo Justo, desde Londres

En una conferencia de prensa a la que asistieron más de 300 periodistas nacionales e internacionales, el primer ministro británico, John Major, flanqueado por dos ministros y altos funcionarios, lanzó la propuesta gubernamental para cumplir con las promesas realizadas en la conferencia de Río del '92. En papel reciclado, las 500 páginas que conforman los cuatro documentos en que se divide la propuesta comprometen al gobierno a reducir las emisiones de gas que ocasionan el efecto invernadero en un 5 por ciento en el 2000 en relación con los niveles de 1990 y a trazar nuevos planes para salvar docenas de plantas y animales. Un ensayo previo de la conferencia logró maquillar las diferencias entre el ministro de Medio Ambiente y el de Carreteras sobre el problema central del parque automotor y el tránsito y Major pudo presentar en un clima de unidad los cuatro voluminosos documentos sobre calentamiento global, desarrollo sostenible, biodiversidad y área forestal, manifestando que de los 160 países que participaron en Río, Gran Bretaña era uno de los primeros en dar a conocer un plan concreto y el primero en demostrar cómo reduciría los tres principales contaminadores –dióxido de carbono, metano, y óxido nitroso– que causan el calentamiento global. Para los grupos ecologistas lo que ni la conferencia de prensa ni el ensayo consiguieron disimular fue la ausencia de una política seria para el medio ambiente: las "nuevas" propuestas no son más que un "reciclado" de propuestas previas y de regulaciones establecidas en el ámbito nacional o de la Unión Europea (ver recuadro).

El aumento de impuestos a la nafta y el gas, y el derecho al peaje, son las armas fundamentales que usará el gobierno para la reducción de los contaminadores, según el primer ministro, que sin embargo advirtió que para lograr un desarrollo sostenible y armonioso con el medio ambiente "todos los aspectos de la vida individual deben cambiar".

Según Major, un cambio de esta naturaleza afectará todo, desde la política comercial hasta la generación de electricidad, desde los hábitos cotidianos de la gente hasta el uso de automóviles que consideró muchas veces excesivo e innecesario. "La gente tiene que compatibilizar sus deseos de viajar con los de cuidar el medio ambiente", enfatizó Major. En el centro de la iniciativa gubernamental se encuentra el aumento del tránsito, que se duplicará para el año 2025 y que, de acuerdo con uno de los documentos, "tendrá consecuencias inaceptables para el medio ambiente y la economía de ciertas regiones". Esta observación, probablemente natural para ecologistas e intuible para el hombre de la calle, es una de las frases más interesantes teniendo en cuenta que proviene de un gobierno conservador que glorifica la economía de mercado y que hasta hace poco hablaba de la maravillosa economía automotriz. El ministro de Medio Ambiente, John Gummer, lidera la tendencia de rever el actual programa de construcción de carreteras calculado en unos 35 mil millones de dólares, mientras que el de Carreteras, Robert Key, asegura que es esencial para mantener la competitividad industrial del país. Gran Bretaña está en la periferia de la Unión Europea, a la que dirige el 60 por ciento de sus exportaciones, "lo que en términos concretos encarece los costos de nuestra industria en unos 25 mil millones de dólares anuales". Key, que ha declarado que "amo los coches, de todos los colores y tamaños", añade un argumento simple para darle una tonada verde a sus planes: a mayor tránsito, mayor necesidad de carreteras y calles. Esta ecuación empieza a ser cuestionada dentro de ciertos sectores del gobierno con una lógica reservada hasta ahora a los ecologistas: la construcción de nuevas carreteras, lejos de reducir el tránsito lo aumenta.

Siempre austero a la hora de esa otra medida considerada fundamental en la Conferencia de Río –la ayuda al Tercer Mundo–, el gobierno se despachó con su mayor paquete de ayuda económica a un proyecto que según sus propios funcionarios dañaría el medio ambiente de Malasia, país que tiene un desempeño más que pobre en la materia. En el Parlamento, hace dos semanas el primer ministro defendió su política arguyendo que significaba a cambio un contrato millonario para la industria armamentística británica "con todo lo que esto significa en términos de producción y empleos en nuestro país".

Dentro de los mismos cuarteles escépticos se ha señalado que Major no hace más que reflejar la actitud de su electorado: a la vez amantes de la naturaleza e increíblemente sensibles a la menor diferencia en sus bolsillos, difícilmente los británicos se inclinen por un alza de los impuestos además de que, según encuestas recientes, 8 de cada 10 ven a los coches como un artículo esencial de la vida moderna al que no renunciarían. Dados los intereses económicos en juego y las peculiaridades del electorado, es probable que la astucia política del primer ministro no haya hecho más que detectar un factor obvio al hablar de la responsabilidad individual.

MISIONES

LA ALTERNATIVA DEL ECOTURISMO

Por Gonzalo Girolami Varela, Daniel de Felice y Marcelo Toscano

En los últimos tiempos, a través del contacto entre operadores, prestadores y pobladores –de áreas protegidas y zonas aledañas– coordinado por la Secretaría de Turismo provincial, Misiones ha logrado generar espacios de diálogo genuinos en donde discutir el lugar del ecoturismo en el desarrollo económico local y su relación con el medio ambiente.

El debate, por ahora, está centrado en el manejo de las áreas protegidas y su regulación y control a la hora de exponerlas a las nuevas modalidades turísticas que, por otra parte, representan para la provincia y la iniciativa privada una fuente de ingresos más que tentadora.

En este punto, aunque con matices, coinciden la secretaría y la Liga de la Aventura, entidad que nuclea a operadores de ecoturismo o "turismo alternativo", como prefieren llamarlo, de todo el país.

Así las cosas, y mientras el turismo y la ecología continúan con el coqueteo en muchas facetas de su controvertida relación, el punto de consumación pareciera ser el de las áreas protegidas.

"A mi criterio –señala Julio Milarck, presidente de la Liga– Misiones es la provincia que mejor instrumentó a nivel nacional esta modalidad de ecoturismo en áreas protegidas. Juntamente con la gente de Parques Nacionales, asesorados por gente de Parques Provinciales."

"Entre las áreas de turismo y de ecología lo ideal sería una relación directa, que no existe todavía a nivel nacional y que mucho menos se puede instrumentar a nivel provincial", opina Juan Carlos Rodríguez, tesorero de la liga.

Para apuntalar la polémica, la entidad establece una diferencia entre los criterios de trabajo de las áreas de ecología y las de turismo a nivel oficial: "El discurso oficial es el del desarrollo sustentable, es lo que, en términos ideales, habría que conseguir. Esto se contradice un poco con la gente que se nutre del Ministerio de Ecología o la Secretaría de Medio Ambiente que tienen una concepción conservacionista", sostiene Milarck.

Carlos Noailles, de la Secretaría de Turismo de Misiones, coincide en parte con este criterio pero reivindica una política destinada a consensuar ideas: "La secretaría comenzó a implementar un plan de reuniones en donde agrupar a operadores, prestadores, funcionarios y a todas las instituciones y personas que tuvieran relación con el potencial ecoturístico y sus posibilidades de desarrollo", explica.

Los resultados también tienen su peso y después de cuatro reuniones -realizadas en Posadas, Iguazú, Ituzaingó (Corrientes) y Oberá– los objetivos parecen encaminarse hacia una política ecoturística más clara, aunque quedan dudas sobre el grado de participación que en ellas tienen las reparticiones encargadas del tema medio ambiente, las ONG y las entidades intermedias.

En este sentido, la liga y la secretaría coinciden en señalar una política común: la de integrar a las comunidades locales al desarrollo ecoturístico de la región. "Es una forma de darles trabajo y, además, conocen la zona", señalan.

Claro que, para esto, los empresarios demandan un apoyo gubernamental que, en 1993, año del ecoturismo, prácticamente no existió por parte de los organismos oficiales.

La acción de los operadores, entonces, se orienta a dos puntas: por un lado a concientizar a los pobladores y los prestadores locales de que el ecoturismo es una alternativa que puede generar recursos a corto plazo, y, por el otro, a tratar de convencer a las instituciones gubernamentales de que también puede llegar a ser una alternativa válida y una importante fuente de ingresos a largo plazo.

Mientras tanto, y pese a las diferencias, las fuerzas parecen apuntar al mismo objetivo y desde ambos sectores anuncian la continuidad de las reuniones como forma de afianzar esto que, según la Secretaría de Turismo misionera, "promete ser una alternativa económica unida a la ecología".



BASURA EN LAS PLAYAS

RECUERDOS EN LA ARENA

El paso diario de cientos de turistas por las playas marplatenses deja como recuerdo un volumen importante de basura que va a parar al mar.

Por Camilo Sánchez, desde Mar del Plata

"Algunos creen que en vacaciones hay que olvidarse de las pautas de conducta más elementales", acepta Héctor Echechuri, con un tono calmo, mientras camina por la Bristol al atardecer. El funcionario, al frente de la Subsecretaría de Medio Ambiente de la comuna local, no quiere saber nada con los paternalismos de quien está en la función pública, pero observa lo que ocurre: a pocos minutos de las ocho de la noche, la playa es un tendal de desechos. "Tiene algo de cosa increíble que la naturaleza haya gestado un lugar así. Y la gente hace bien en disfrutar de estos recursos pero también debe entender que el mantenimiento depende del uso que le damos", aclara, mientras observa el trabajo de quienes intentan dejar la orilla como nueva para la jornada de mañana. Este año, ya comenzaron a realizarse los primeros monitoreos de basura abandonada a la vera del océano, en cuatro playas céntricas, como para desglosar los desperdicios y saber cómo atacarlos: al parecer, los fumadores confían en que la arena es el mejor cenicero. En el último relevamiento, se encontraron 1186 colillas de cigarrillos, 725 papeles y bolsitas de papeles, 661 plásticos y vasitos del mismo material, 140 envoltorios de cigarrillos, 138 cáscaras de fruta, 102 cartones, 75 latas de cerveza o gaseosa, 61 restos de yerba o comida. Para un solo día, en dos playas, es bastante...", sonríe Echechuri, matizando con cierta ironía la decepción, en busca de revertir esta historia.

La comuna marplatense, esta temporada, acentuó un programa que había sido puesto en marcha el año pasado. Juguemos Limpio, desde diversos frentes, intenta que la gente, como dice Echechuri, evite tratar la playa como a una naranja: un lugar para exprimir y tirar. No faltó cierto empujón empresario y se contó también con el apoyo de jóvenes voluntarios, unos cincuenta boys scouts encargados del monitoreo de basura. "La campaña está montada sobre dos ejes. Por un lado, mediante folletos que tienen juegos o palabras cruzadas referidas al medio ambiente –intentando que la gente los lea verdaderamente– en los que se busca despertar conciencia, rescatar hábitos que a pesar del aspecto lúdico del verano no deben perderse. Por otro lado, se volverá a realizar un nuevo relevamiento sobre los residuos playeros durante cuatro viernes", explica el subsecretario de Medio Ambiente marplatense.

El objetivo de este último emprendimiento no es el de satisfacer una curiosidad algo extravagante. De lo que se trata es de intentar corregir el tema de los desechos desde el origen. "La idea es hablar con los generadores de productos que ocasionan desperdicios para buscar –de ser posible– formas de resolver el problema: reemplazo de materiales o ubicación de mayor cantidad de recipientes de basura. Por otra parte, los minotoreos de este año nos servirán, también, para ver si los alcances de la campaña fueron buenos o si es necesario enfatizar algunos aspectos más puntuales." El trabajo –siempre y listos– de los boy scouts marplatenses estuvo apuntalado desde otros frentes. La cadena de supermercados locales Toledo diseñó lo que denominó "La Patrulla Verde". En una Trafic, bellas adolescentes y muchachos bronceados y musculosos entregan bolsas de papel a quienes gozan de su jornada playera que ellos mismos pasan a recoger. "Esto fue muy interesante porque a la gente se le dejan dos bolsitas para que dividan la basura orgánica de la inorgánica, lo que en muchos casos resulta un aprendizaje para los visitantes. No es casual también que en nuestra campaña o en las realizadas por las empresas hayan sido jóvenes los encargados de llevarla adelante. Son ellos quienes están más convencidos del tema del medio ambiente y quienes pueden dirigirse mejor a aquellos más interesados entre los visitantes que son, también, los jóvenes", explica Echechuri.

A lo largo de la ciudad, adolescentes promotoras que lucen de lo mejor, representantes de la empresa Cuore –una firma que se ha preocupado por el revelado fotográfico ecológico– solicitan rollos de películas fotográficas usadas y a cambio los turistas o marplatenses reciben la acreditación de un peso que se utilizará para la compra de árboles, a plantarse, luego, a lo largo y a lo ancho de la ciudad. "Y esta segunda instancia del plan será otro principio integrador, porque hablaremos con las sociedades de fomento y organizaciones intermedias para llevarla a cabo", se entusiasmó el subsecretario.

A pesar de que al atardecer las orillas del océano tienen algo de mudanza a medio hacer, Echechuri confía en revertir un hábito encarnizado de los visitantes que tratan las playas como si fueran de un enemigo: "Muy de a poco, pero firmemente –dice, como reflexión final, el funcionario marplatense–, cada vez hay más conciencia que en cuestiones de medio ambiente no hay forma de estar afuera. Los perjudicados somos todos cuando se revierte un mandato ecológico y quizá sea eso mismo lo que lleva a un proceso natural: cada vez somos más quienes tenemos ganas de defender un espacio ciudadano como si fuera el living de nuestra casa".

UN CHEQUEO PARA EL ATLANTICO

En los próximos meses, la Dirección de Ambiente Humano y la Subsecretaría de Salud de la Municipalidad de General Pueyrredón emprenderán un trabajo para determinar el estado de salud de las costas marplatenses. En un primer momento, se realizará una definición de estándares para la habilitación del uso de la playa. "Este será el primer paso de la tarea, es decir, determinar cuándo una playa está en un nivel que permite la concurrencia masiva a sus aguas, algo que se definirá según patrones internacioinales", indicó Echechuri. Luego de esa primera etapa, se harán muestreos en la costa, en diversos balnearios, a horas variadas y durante diferentes períodos del año, como para analizar puntos críticos en las playas. Se sabe que los balnearios del norte han sido los más olvidados, allí desembocan los sistemas hídricos de la ciudad, cloacas y también arroyos que llegan de las cuencas altas arrastrando residuos industriales y vecinales. "En esa zona deberemos trabajar más a fondo", adelantó Echechuri.

INFORME SEMANAL DE CONTAMINACION EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

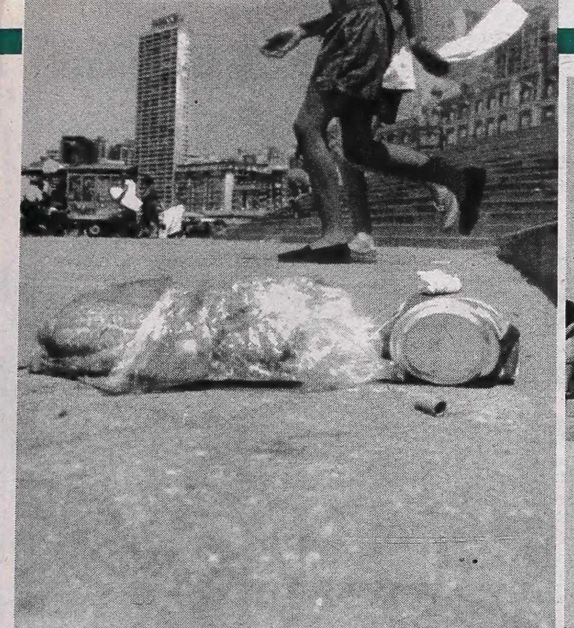
Del 29/1 al 4/2

Sábado · Domingo · Lunes · Martes · Miércoles · Jueves · Viernes

Eje: IDEAL 0 · 2 · 4 · 6 · 8 · MAX 10 · 12 · 14 · 10 — MAXIMO · IDEAL

Mañana 8-16 hs. · Tarde 16-24 · Noche 24-8

Las mediciones corresponden a monóxido de carbono (CO) tomadas a 80 centímetros sobre el nivel de la calle en Talcahuano 469, por medio de un detector infrarrojo no disperviso de medición continua. El equipo y la información diaria semanal son aportados por la Fundación Argentina Siglo XXI y la operación está a cargo del Instituto de Química Física de los materiales de la UBA. El límite máximo –9 ppm– es el recomendado por la Organización Mundial de la Salud.





BASURA EN LAS PLAYAS

...JERDOS EN LA ARENA

...campaña está montada sobre dos ejes. Por un lado, mediante folletos que tienen juegos o palabras cruzadas referidas al medio ambiente –intentando que la gente los lea verdaderamente– en los que se busca despertar conciencia, rescatar hábitos que a pesar del aspecto lúdico del verano no deben perderse. Por otro lado, se volverá a realizar un nuevo relevamiento sobre los residuos playeros durante cuatro viernes", explica el subsecretario de Medio Ambiente marplatense.

El objetivo de este último emprendimiento no es el de satisfacer una curiosidad algo extravagante. De lo que se trata es de intentar corregir el tema de los desechos desde el origen. "La idea es hablar con los generadores de productos que ocasionan desperdicios para buscar –de ser posible– formas de resolver el problema: reemplazo de materiales o ubicación de mayor cantidad de recipientes de basura. Por otra parte, los minotoreos de este año nos servirán, también, para ver si los alcances de la campaña fueron buenos o si es necesario enfatizar algunos aspectos más puntuales." El trabajo –siempre y listos– de los boy scouts marplatenses estuvo apuntalado desde otros frentes. La cadena de supermercados locales Toledo diseñó lo que denominó "La Patrulla Verde". En una Trafic, bellas adolescentes y muchachos bronceados y musculosos entregan bolsas de papel a quienes gozan de su jornada playera que ellos mismos pasan a recoger. "Esto fue muy interesante porque a la gente se le dejan dos bolsitas para que dividan la basura orgánica de la inorgánica, lo que en muchos casos resulta un aprendizaje para los visitantes. No es casual también que en nuestra campaña o en las realizadas por las empresas hayan sido jóvenes los encargados de llevarla adelante. Son ellos quienes están más convencidos del tema del medio ambiente y quienes pueden dirigirse mejor a aquellos más interesados entre los visitantes que son, también, los jóvenes", explica Echechuri.

> El paso diario de cientos de turistas por las playas marplatenses deja como recuerdo un volumen importante de basura que va a parar al mar.

A lo largo de la ciudad, adolescentes promotoras que lucen de lo mejor, representantes de la empresa Cuore –una firma que se ha preocupado por el revelado fotográfico ecológico– solicitan rollos de películas fotográficas usadas y a cambio los turistas o marplatenses reciben la acreditación de un peso que se utilizará para la compra de árboles, a plantarse, luego, a lo largo y a lo ancho de la ciudad. "Y esta segunda instancia del plan será otro principio integrador, porque hablaremos con las sociedades de fomento y organizaciones intermedias para llevarla a cabo", se entusiasmó el subsecretario.

A pesar de que al atardecer las orillas del océano tienen algo de mudanza a medio hacer, Echechuri confía en revertir un hábito encarnizado de los visitantes que tratan las playas como si fueran de un enemigo: "Muy de a poco, pero firmemente –dice, como reflexión final, el funcionario marplatense–, cada vez hay más conciencia que en cuestiones de medio ambiente no hay forma de estar afuera. Los perjudicados somos todos cuando se revierte un mandato ecológico y quizá sea eso mismo lo que lleva a un proceso natural: cada vez somos más quienes tenemos ganas de defender un espacio ciudadano como si fuera el living de nuestra casa".

UN CHEQUEO PARA EL ATLANTICO

En los próximos meses, la Dirección de Ambiente Humano y la Subsecretaría de Salud de la Municipalidad de General Pueyrredón emprenderán un trabajo para determinar el estado de salud de las costas marplatenses. En un primer momento, se realizará una definición de estándares para la habilitación del uso de la playa. "Este será el primer paso de la tarea, es decir, determinar cuándo una playa está en un nivel que permite la concurrencia masiva a sus aguas, algo que se definirá según patrones internacioinales", indicó Echechuri. Luego de esa primera etapa, se harán muestreos en la costa, en diversos balnearios, a horas variadas y durante diferentes períodos del año, como para analizar puntos críticos en las playas. Se sabe que los balnearios del norte han sido los más olvidados, allí desembocan los sistemas hídricos de la ciudad, cloacas y también arroyos que llegan de las cuencas altas arrastrando residuos industriales y vecinales. "En esa zona deberemos trabajar más a fondo", adelantó Echechuri.

INFORME SEMANAL DE CONTAMINACION EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Del 29/1 al 4/2

Sábado | Domingo | Lunes | Martes | Miércoles | Jueves | Viernes

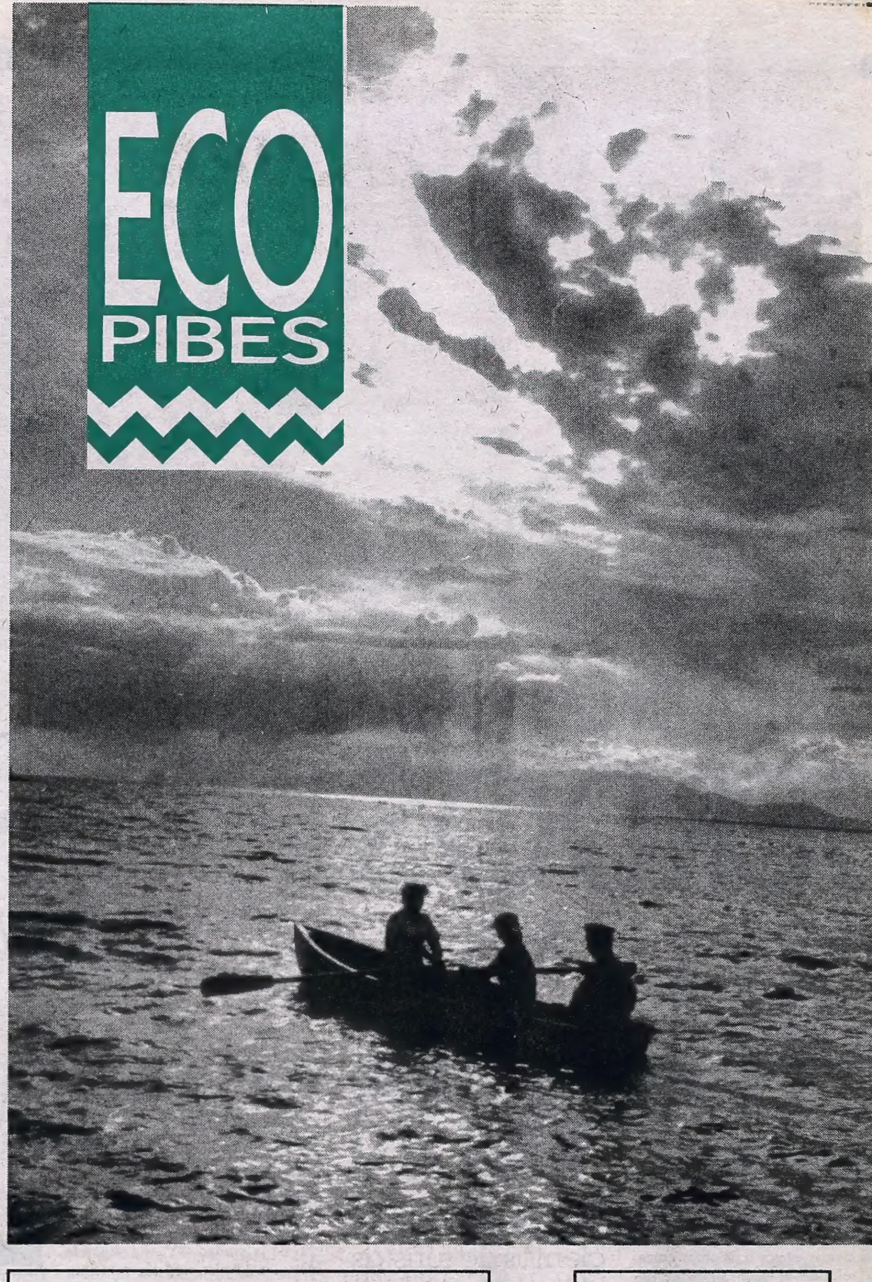
10 – 14 – 12 – MAX 10 – 8 – 6 – 4 – 2 – IDEAL 0

MAXIMO – IDEAL

Mañana 8-16 hs. — Tarde 16-24 — Noche 24-8

Las mediciones corresponden a monóxido de carbono (CO) tomadas a 80 centímetros sobre el nivel de la calle en Talcahuano 469, por medio de un detector infrarrojo no disperviso de medición continua. El equipo y la información diaria semanal son aportados por la Fundación Argentina Siglo XXI y la operación está a cargo del Instituto de Química Física de los materiales de la UBA. El límite máximo –9 ppm– es el recomendado por la Organización Mundial de la Salud.

CARBONO



Por Antonio Gutiérrez

El reciclaje de carbono que se produce en la ecosfera constituye un caso único en el Universo. Si no fuese porque el carbono realiza un ciclo vital, hace ya mucho tiempo que el oxígeno presente en el planeta hubiese desaparecido. Las plantas reponen el oxígeno al utilizar el dióxido de carbono atmosférico (CO2) que es una fuente primaria de carbono para la fotosíntesis.

En la actualidad, el dióxido de carbono costituye aproximadamente unas 350 partes por millón de las moléculas de aire atmosférico. Esto representa unas 700.000 millones de toneladas de carbono.

Además, el dióxido de carbono representa uno de los gases invernadero más importantes reteniendo el calor solar, que de otro modo escaparía hacia el espacio. Por esta razón, este gas que funciona como un termostato juega un importante papel en la regulación de la temperatura de la Tierra. De manera que si se viera afectado por grandes cambios el ciclo del carbono, el clima del planeta sufriría importantes modificaciones y de un modo similar todos los organismos vivientes. Si el ciclo del carbono eliminara pequeñas cantidades de dióxido de carbono a la atmósfera, la Tierra se enfriaría. Por el contrario, si se liberara en gandes cantidades, el planeta se calentaría.

La mayor parte del carbono de la ecosfera se encuentra almacenada en los sedimentos de los lechos oceánicos y en los continentes. En las aguas poco profundas, los compuestos de cabrono forman gruesos depósitos de rocas carbonatadas, como la caliza. Este carbono viene de lejos y realiza un intrincado recorrido. Proviene de la atmósfera, cuando el dióxido reacciona con el agua de lluvia y forma un ácido carbónico débil que disuelve minerales como el calcio y el sílice en las superficies de las rocas. Los ríos transportan estos materiales a los océanos, donde se mezclan con agua marina. Los minerales de calcio son absorbidos por organismos marinos (y se usan por ejemplo para construir caparazones) que al morir producen en el fondo depósitos de caliza.

Las erupciones volcánicas, en tanto, cumplen una función vital en la recuperación del contenido de dióxido de carbono de la atmósfera. El dióxido de carbono escapa de los sedimentos carbónicos cuando éstos se funden luego de haber sido incrustados dentro del manto del planeta en las llamadas zonas de subducción (regiones donde una placa oceánica se sumerge bajo una placa continental) cerca de los continentes y de los arcos que forman las islas volcánicas. Cuando un volcán entra en erupción, el dióxido de carbono se libera del magma y es devuelto a la atmósfera.



Historia

El científico sueco Svante August Arrehnius (1859-1927), Premio Nobel de Química en 1903, fue el primer investigador en desarrollar dentro de un marco moderno el ciclo del carbono y en proponer estimaciones sobre la influencia del consumo industrial de carbón.

A principios de este siglo, Arrehnius utilizó argumentos en los que consideraba que el impacto de la actividad económica de la humanidad sobre el efecto invernadero eran la solución para evitar una inminente era glacial que según se creía provocaría el fin del mundo.

Más allá de las controversias, el aspecto saliente de sus conclusiones consiste en haber logrado vincular definitivamente los cambios que se producen en la atmósfera con la utilización de los combustibles fósiles y verificado que el consumo energético de la sociedad industrial no paraba de aumentar.

Estas afirmaciones sobre el dióxido de carbono "industrial" y el clima que no inquietaron a nadie hasta la década del 70 en que el tema es revisado, en la actualidad constituyen uno de los principales motivos de preocupación social en todo el mundo.

El factor humano

Todavía no está confirmado que las actividades humanas estén produciendo un cambio climático. En cambio, el aumento en los niveles de dióxido de carbono está perfectamente demostrado. La principal fuente humana de este gas es el consumo de combustibles fósiles (principalmente carbón y petróleo). El ritmo de emisión es tan elevado (entre 5 y 6 mil millones de toneladas al año) que la ecosfera no puede compensar tanta cantidad.

Otra fuente importante de CO2 de origen humano se debe a la destrucción de bosques a gran escala, por quema de la madera y la descomposición de los materiales orgánicos almacenados en el suelo. Pero aún están en discusión los efectos atmosféricos de la deforestación.

Según algunos investigadores, este aumento de dióxido de carbono en la atmósfera estimula a su vez un aumento de la productividad vegetal global. De acuerdo con los cálculos realizados, las plantas podrían llegar a absorber en la fotosíntesis una cantidad de carbono ligeramente inferior al liberado por la deforestación.

¿Sabías que...

...los automóviles emiten el 20 por ciento del dióxido de carbono que se libera a la atmósfera?

...la cantidad de CO2 que emite un auto está en relación directa con la cantidad de nafta que consume? En general, los coches emiten unos 10 kilos de CO2 por cada 3,8 litros de nafta consumida. Así, un auto que gasta 11 litros de nafta cada 100 km recorridos liberará una tonelada de CO2 cada 3240 km. En cambio, uno que gaste 7,5 litros cada 100 km, liberará apenas la tercera parte durante la misma distancia.